



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL  
GESTÃO PÚBLICA PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL

ALEXANDRE ALVES DE MEDEIROS

**PORTO DE ITAGUAÍ E SUA IMPORTÂNCIA NA ECONOMIA PORTUÁRIA  
FLUMINENSE**

RIO DE JANEIRO

2022

ALEXANDRE ALVES DE MEDEIROS

**PORTO DE ITAGUAÍ E SUA IMPORTÂNCIA NA ECONOMIA  
PORTUÁRIA FLUMINENSE**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado do curso de Gestão Pública para o Desenvolvimento Econômico e Social, da Universidade Federal do Rio de Janeiro como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel.

Orientadora: Profa. Dra. Deborah Werner

Rio de Janeiro  
2022

## CIP - Catalogação na Publicação

M488p Medeiros, Alexandre Alves de  
Porto de Itaguaí e sua importância na economia  
portuária fluminense / Alexandre Alves de Medeiros.  
-- Rio de Janeiro, 2022.  
34 f.

Orientadora: Deborah Werner.  
Trabalho de conclusão de curso (graduação) -  
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto  
de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional,  
Bacharel em Gestão Pública para o Desenvolvimento  
Econômico e Social, 2022.

1. Logística. 2. Economia Regional. 3.  
Investimentos Públicos. 4. Infraestrutura. 5.  
Estado. I. Werner, Deborah, orient. II. Título.

ALEXANDRE ALVES DE MEDEIROS

**PORTO DE ITAGUAÍ E SUA IMPORTÂNCIA NA ECONOMIA  
PORTUÁRIA FLUMINENSE**

Trabalho de Conclusão de Curso entregue ao Curso de Bacharelado em Gestão Pública para o Desenvolvimento Econômico e Social do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Bacharel.

Aprovado em: 17/08/2022

BANCA EXAMINADORA



Deborah Werner

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – UFRJ

---

Hipólita Siqueira de Oliveira

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – UFRJ

Dedico este trabalho em primeiro lugar à minha mãe e falecido pai, os maiores apoiadores e realizadores desse meu sonho. Em segundo, a todos os mestres que passaram pela minha formação até a conquista que aqui se concretiza.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço aos meus pais, Célia e Gilmar, que ao longo de todo tempo me apoiaram e incentivaram a realizar essa conquista, por todo amor e empenho em tudo que fizeram para chegarmos até aqui. Vocês são a grande razão de tudo ser possível. Agradeço também minha tia, tio, primos e amigos por todas às vezes que estive ausente para que hoje se cumprisse. E também meu muito obrigado por incentivar que eu focasse na graduação sempre que assim escolhi fazer. Espero que também esteja feliz, vó, espero ter te orgulhado ao longo dessa caminhada que assim como meu pai, não deu tempo de ver se concluir, mas sei que estão conosco, de forma distinta, mas ainda presentes. Não sei como agradecer tamanha expectativa sobre meus ombros do empenho colocado por todos professores em minha trajetória: do fundamental I ao médio, do inglês ao Kumon, da graduação às oficinas e cursos. Todos os mestres que pude conviver de alguma forma contribuíram para este produto final. Meu muito obrigado. Agradeço a todo o corpo técnico do IPPUR/UFRJ por toda ajuda ao longo da graduação e enorme carinho. Assim como por toda a equipe da Fundação COPPETEC que me acolheu durante o estágio obrigatório e o Núcleo Shell com quem tive o enorme prazer de dividir as tarefas, em especial Elza Medeiros, Alynne Gôvea e Cláudia Caruzo. Por último, um agradecimento em especial ao professor Daniel Negreiros por me colocar em rota e me apresentar as Professoras Dra. Deborah Werner e Dra. Hipólita Siqueira, as pessoas que me introduziram ao incrível pilar da pesquisa na graduação. Se não fosse por vocês, minha graduação não seria uma fração do incrível que foi. Muito obrigado por todo carinho, dedicação e ajuda em construir do zero uma vida de pesquisador.

## RESUMO

Este trabalho dissertou sobre o Porto de Itaguaí e como este se relaciona com a economia em uma análise multiescalar, que busca entender a importância do porto em escala nacional, regional e local. Para isso, foi apresentado seu papel histórico e atividades econômicas realizadas em sua área, investimentos recentes realizados e novos empreendimentos no entorno e por fim, quais são as cargas movimentadas no porto. Desse modo, este trabalho analisa os investimentos portuários e examina as principais características da implantação do Porto de Itaguaí e seu funcionamento atual. Para alcançar estes objetivos, o trabalho analisa os dados de movimentação e a composição das cargas no porto. Além disso, apresenta um estudo sobre a dinâmica da economia portuária fluminense a partir de 2010, quando houve as principais mudanças legais e a realização de investimentos. Da mesma forma, apresenta uma análise dos projetos que se estabeleceram na região contígua ao porto. Para isso, realiza uma pesquisa e revisão bibliográfica de estudos acadêmicos, incluindo livros e artigos sobre o Estado do Rio de Janeiro. Analisa principalmente, as mudanças na economia fluminense, focando nos investimentos portuários realizados no período de 2010 a 2019, sobretudo no Porto de Itaguaí e suas operações. Após isso, elabora o levantamento, organização e análise de dados sobre os investimentos portuários, bem como, com o auxílio bibliográfico e dos dados estatísticos, faz um estudo sobre a participação do Porto de Itaguaí de modo a compreender sua atuação na economia fluminense. A partir desses procedimentos, foi possível concluir que o Porto de Itaguaí, dada a sua expressividade como um dos principais portos do Brasil, tem sido destino estratégico de grandes investimentos, com movimentação de cargas de diversos estados e destinos para outros países. Contudo, sua importância nacional enquanto Porto ainda é majoritariamente no transporte de cargas do tipo graneis sólidos e outros produtos primários ou semimanufaturados. Já sua importância no transporte de cargas gerais e containerizadas na escala estadual é bastante relevante, mas bem inferior ao montante que corresponde à inserção econômica conforme a elevada exportação de *commodities*. Portanto, os benefícios do porto, enquanto um grande projeto de investimento, tem impacto em escala nacional, enquanto se apresenta como um modelo de desenvolvimento restritivo aos habitantes daquela região.

**Palavras-chave:** logística; economia regional; investimentos públicos; infraestrutura de transportes; estado.

## ABSTRACT

This work has discussed the Port of Itaguaí and how it relates to the economy in a multiscale analysis, which seeks to understand the importance of the port on a national, regional and local scale. To this end, its historical role and the economic activities carried out in its area were presented, as well as recent investments made and new ventures in the surrounding area, and finally, what are the cargoes handled at the port. Thus, this work analyzes the port investments and examines the main characteristics of the implementation of the Port of Itaguaí and its current operation. To achieve these objectives, the work analyzes the handling data and the composition of cargoes at the port. In addition, it presents a study of the dynamics of the Rio de Janeiro port economy as of 2010, when the main legal changes and investments took place. Likewise, it presents an analysis of the projects that have been established in the region adjacent to the port. To this end, it carries out a survey and bibliographic review of academic studies, including books and articles about the State of Rio de Janeiro. It analyzes, mainly, the changes in the Rio de Janeiro economy, focusing on port investments made in the period from 2010 to 2019, especially the Port of Itaguaí and its operations. After that, it elaborates the survey, organization and analysis of data on port investments. In addition, with the help of bibliography and statistical data, it makes a study on the participation of the Port of Itaguaí in order to understand its performance in the Rio de Janeiro economy. From these procedures, it was possible to conclude that the Port of Itaguaí, given its expressiveness as one of the main ports in Brazil, has been a strategic destination for large investments, with cargo movement from several states and destinations to other countries. However, its national importance as a port is still mainly in the transportation of solid bulk cargoes and other primary or semi-manufactured products. Its importance in the transportation of general cargo and containerized cargo on a state scale is quite relevant, but well below the amount that corresponds to the economic insertion in accordance with the high demand for *commodities*. Therefore, the benefits of the port, as a large investment project, have an impact on a national scale, while presenting itself as a development model that is restrictive to the inhabitants of that region.

**Keywords:** logistics; regional economy; public investments; transport infrastructure; state.



## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b>	<b>10</b>
<b>2 LOCALIDADE E PAPEL HISTÓRICO DO PORTO</b>	<b>13</b>
<b>3 PRINCIPAIS INVESTIMENTOS E NOVOS EMPREENDIMENTOS REALIZADOS NO ENTORNO DO PORTO</b>	<b>15</b>
<b>4 PARTICIPAÇÃO DO PORTO DE ITAGUAÍ NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS</b>	<b>20</b>
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>30</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>33</b>

## 1 INTRODUÇÃO

No início da década de 1960, a cidade do Rio de Janeiro deixou de ser a capital do país e, com isso, perdeu grande parte de seus recursos federais. Para compensar a situação, durante o regime militar, o governo federal promoveu a fusão do antigo Estado do Rio de Janeiro (ERJ) ao Estado da Guanabara (EG). Contudo, com a crise nacional enfrentada a partir dos anos 1980, o processo de mudanças na economia fluminense só voltou a acontecer na década seguinte, quando o estado aumenta a “atratividade” de alguns projetos de investimento nos anos 2000 (SIQUEIRA, 2015).

Dentre esses projetos de investimento, o projeto do Porto de Itaguaí, inaugurado no início da década de 1980, recebeu aporte de recursos visando o crescimento da região contígua ao Porto, concretizando um polo industrial na Baía de Sepetiba. Entretanto, como abordado em Oliveira (2003), apenas no final da década de 1990, com as mudanças no sistema portuário, viu-se o início de um novo momento. A partir dos anos 2000, foram iniciadas as operações do terminal de contêineres, que seriam indispensáveis para a dinâmica industrial fluminense no âmbito dos Distritos Industriais<sup>1</sup> (DI) da Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro e do sul fluminense (DAMAS, 2008), sendo este distrito implantado em 1967 pelo então Estado da Guanabara. Sua criação ocorreu acompanhada de outros distritos em outras áreas do estado como forma de zoneamento urbano e incentivo à atração de indústrias para essas regiões.

Tais investimentos no ERJ são estratégicos, pois esse Estado possui localização privilegiada, na principal região econômica do País, e com movimentação de grandes volumes de cargas.

O projeto do Porto de Itaguaí, desde sua criação, visa concentrar as movimentações para então distribuir para outros estados ou recebê-las, seja por rodovias ou cabotagem<sup>2</sup>. Ainda assim, por muito tempo, o Porto de Itaguaí teve seu papel limitado ao transporte de minérios provenientes do Quadrilátero Ferrífero, em Minas Gerais. Por outro lado, na última década, o Porto recebeu uma maior atenção estratégica, de modo que começou a ter uma maior importância econômica,

---

<sup>1</sup> Reorganização territorial que concentra diversas atividades inter-relacionadas verticalmente ou que se organiza em torno de várias fábricas com a mesma mercadoria como atividade-fim ou se utilizam das mesmas matérias-primas. Para mais detalhes, ver (DAMAS, 2008).

<sup>2</sup> Define-se cabotagem, a navegação entre portos de um mesmo país ou a distâncias pequenas, nas águas costeiras.

concentrando investimentos focados em melhoria da logística de exportação, potencializado pela operação de contêineres. Esse processo tende a ser positivo, pois os contêineres além de ampliar a capacidade e eficiência logística, correspondem ao tipo de carga movimentada de maior valor agregado, como bens secundários: de capital, de consumo duráveis e não duráveis. Visto que segundo Rodrigues (2009, p. 9):

A logística passa a ocupar um espaço privilegiado na organização das redes de circulação, em detrimento dos projetos que privilegiavam os investimentos em grandes eixos de desenvolvimento. Estradas, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos passam a ser vistos como elementos catalisadores dos novos arranjos produtivos, indutores de crescimento. Da preocupação com o desenvolvimento dos sistemas de transportes ou da simples fluidez no deslocamento dos produtos, passa-se à preocupação com os mecanismos da logística mais amplos do que aqueles relacionados aos transportes.

Além disso, a região do Porto de Itaguaí tem passado por mudanças recentes, com o estabelecimento de investimentos de grandes projetos privados como as ampliações da CSN (Companhia Siderúrgica Nacional) e implantação da TKCSA (ThyssenKrupp Companhia Siderúrgica do Atlântico) que têm como parte dos aportes financeiros, recursos do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Existem também outros processos de incentivo em curso, conforme Ipea (2010a, p. 493):

[...] podemos destacar o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária, [...] Lei n.º 11.033/2004. Seu objetivo é estimular a realização de investimentos para recuperação, modernização e ampliação dos portos brasileiros reduzindo os gargalos do setor. O regime consiste em uma série de incentivos fiscais aplicáveis pela suspensão de determinados impostos quando da venda de produtos no mercado interno ou na importação, além de benefícios relacionados ao Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS). Os beneficiários do Reporto são operadores portuários, concessionários de portos organizados, arrendatários de instalações de portos públicos e empresas autorizadas a explorar instalações de portos públicos.

Dentre essas atividades estabelecidas na região do porto, algumas delas se estabeleceram tendo como proveito da infraestrutura de transportes, tanto a ferrovia para trazer a matéria-prima como também do porto para o escoamento da produção. Além disso, há também outros projetos que ali foram se estabelecendo e buscam competir com as atividades ali presentes, tornando-se uma economia de aglomeração<sup>3</sup> (PERROUX, 1967) e assim, trazem efeitos positivos para as atividades

---

<sup>3</sup> Processo em que diversas empresas ou indústrias num dado espaço beneficiam umas às outras em função da proximidade locacional. Pode ocorrer nas mais diversas escalas: maior atratividade de capital humano especializado, menores custos financeiros e logísticos, dentre outros. Contudo, há um gargalo em determinado ponto da curva em que se torna prejudicial tamanha aglomeração.

econômicas localizadas no Complexo Portuário de Itaguaí.

Outro fator relevante para análise é a Nova Lei de Portos, Lei n.º 12.815/2013 que, segundo Rodrigues et al. (2020, p. 91):

[...] promoveu alterações no sistema portuário brasileiro, onde um dos seus principais objetivos foi criar um cenário propício para promover maior agilidade e modernização do setor portuário, pautado nas alterações no modelo das concessões e arrendamentos de áreas e foco na construção de portos privados e participação de capital estrangeiro.

Tendo em vista esse contexto, este trabalho analisa os investimentos portuários e examina as principais características da implantação do Porto de Itaguaí e seu funcionamento atual. Para alcançar tais objetivos, buscou-se fazer uma análise dos dados de transportes de cargas no Porto de Itaguaí, sendo o principal foco a movimentação de contêineres no terminal Sepetiba Tecon, assim como uma análise da composição das cargas.

Além disso, foi realizado um estudo sobre a dinâmica da economia portuária fluminense a partir de 2010, quando houve as principais mudanças legais e investimentos, sendo os principais meios que viabilizam uma maior diversificação do Porto de Itaguaí na economia. Da mesma forma, foi feita uma análise dos projetos que se estabeleceram na região contígua ao porto, sob a ótica do referencial teórico de MYRDAL (1972), HIRSCHMAN (1961) e PERROUX (1967), com intuito de entender quais razões foram decisivas para a localidade dos projetos.

Ao longo da seção 2, Localidade e Papel Histórico serão apresentados: localização do Porto de Itaguaí no Estado do Rio de Janeiro e quais são as trajetórias econômicas da região, processos para a criação e finalidades do porto à época de sua implantação.

Já a seção 3, Principais Investimentos e Novos Empreendimentos Realizados, abordará os agentes que atuam na região do porto, quais são os incentivos estabelecidos, principais motivações e os montantes investidos, através dos dados retirados dos Estudos da Firjan (Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro). Além disso, busca-se apresentar quem são os principais financiadores.

Por fim, na seção 4, discute-se a importância do porto de uma forma multiescalar, demonstrando sua atuação em escala nacional, regional e local, e seu vínculo com a inserção internacional do país, buscando compreender as causas e efeitos da sua atuação e cargas movimentadas.

Para isso, foram feitos levantamento e revisão bibliográfica de estudos acadêmicos, incluindo livros e artigos sobre o Estado do Rio de Janeiro. Foram analisadas principalmente as mudanças na economia fluminense, focando nos investimentos portuários realizados no período de 2010 a 2019, sobretudo no Porto de Itaguaí e suas operações, período demarcado pelo início da série histórica de dados e dos principais investimentos identificados. Após isso, procedeu-se o levantamento, organização e análise de dados sobre os investimentos portuários apresentados pelo Mapa do Desenvolvimento Firjan e pelo Mapa dos Investimentos elaborado pelo documento Decisão Rio, também do sistema Firjan. Os dados sobre a movimentação de cargas foram extraídos do Anuário Estatístico da ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), contidos no site. Com o auxílio bibliográfico e dos dados estatísticos, fez-se uma análise da participação do Porto de Itaguaí de modo a compreender sua atuação na economia fluminense.

## **2 LOCALIDADE E PAPEL HISTÓRICO DO PORTO**

Visto que o Porto de Itaguaí representa um projeto de nível nacional, sua geração de efeitos positivos se dá principalmente para além das áreas fronteiriças do município de Itaguaí, na baía de Sepetiba onde está localizado a 65 km da capital fluminense, conforme Silva (2012, p. 119), as estruturas industriais da RMRJ (Região Metropolitana do Rio De Janeiro) resultam dos setores consolidados no processo de industrialização nacional, caracterizados pela baixa articulação com o entorno e entre eles próprios, voltados às demandas nacionais.:

Conjuntamente, há também a ideia de integração dos territórios e atração de indústrias, visando compensar a base econômica fluminense, processo que segundo Damas (2008, p. 67), já era verificado na perda de participação relativa no produto industrial nacional, e a conseqüentemente arrecadação, acentuada com o deslocamento da capital para o DF. Como forma de compensar essa perda, de acordo com Perdigão (2015 p. 3):

O esforço do Governo Federal através do II PND para realizar a desconcentração produtiva do triangulo das metrópoles BH-RJ-SP para outros estados da federação, conforme expressamente declarado em seu texto, também trouxe para a economia fluminense uma possibilidade de modernizar e recuperar seu setor industrial. O objetivo era montar um complexo industrial fluminense para dividir com São Paulo a liderança no quadro nacional.

No passado, a região da Baía de Sepetiba teve um papel muito importante ligado à pesca artesanal, composta por três colônias de pescadores (RODRIGUES; FREITAS, 2015), além de ser o ponto de escoamento para Lisboa dos minérios extraídos das Minas Gerais entre os séculos XVII e XVIII (FRIDMAN; FERREIRA apud RODRIGUES; FREITAS, 2015). Contudo, o modelo de desenvolvimento adotado durante o II PND e dali em diante, tem efeitos que vão de encontro às atividades ali previamente estabelecidas.

Mapa 1: Localização do Porto de Itaguaí



FONTE: [WWW.RIO-TURISMO.COM](http://WWW.RIO-TURISMO.COM)

Esse modelo de desenvolvimento definido como uma 'Zona de Sacrifício' se deve às novas formas de uso do espaço. Ele é assim definido, pois, os grandes projetos de investimento têm seus efeitos negativos bastante evidentes no espaço que se localizam, conforme indicam diversos estudos como (RODRIGUES; FREITAS, 2015). Os impactos no meio ambiente causados pela atividade portuária inviabilizam outras potencialidades econômicas, inclusive, as tradicionais atividades de pesca presentes na região contígua ao Porto.

Esses impactos se dão tanto pela questão da poluição como outros fatores. Eles extinguem a biodiversidade de toda uma área, onde há a presença de diversas faunas e floras da Mata Atlântica já em escassez de espaços, de forma que essas zonas de sacrifício se tornam espaços restritos a determinado modelo de desenvolvimento.

Além disso, Conforme Brandão e Werner (2019, p. 290):

A montagem dos sistemas de infraestrutura reclama a disponibilidade de grande quantidade de terras. As obras e os equipamentos são importantes utilizadores de terrenos, relativamente bem localizados, e vorazes demandantes de extraordinárias superfícies para a instalação inicial e para ampliações futuras. Por onde se instalam, promovem processos de açambarcamento, geralmente (des)reestruturadores do uso e do consumo de solo servido, urbano ou rural, podendo conduzir a processos de expropriação, que açambarcam grandes glebas (land grab). Muitas vezes, resultam dessas grandes obras a expulsão de populações e enormes impactos ambientais.

Este processo de degradação se iniciou através da primeira atividade localizada no estuário da Baía de Sepetiba, conforme apontado por (RODRIGUES; FREITAS, 2015), a Companhia Mercantil e Industrial Ingá que operou entre 1959 e 1998, no ramo de produção de zinco e sulfato de zinco. Esta empresa após a falência, deixou grandes danos ao meio ambiente devido a resíduos abandonados, o que veio a se tornar um enorme passivo ambiental.

Desse modo, ao longo do século passado, buscou-se uma nova finalidade para a região da Baía de Sepetiba devido à localidade favorável e o potencial econômico. Contudo, essa intensificação no uso do porto se tornou um impedimento às atividades econômicas e conservação ambiental da região ali presentes.

### **3 PRINCIPAIS INVESTIMENTOS E NOVOS EMPREENDIMENTOS REALIZADOS NO ENTORNO DO PORTO**

No que se refere ao total de investimentos em logística projetados para o Estado do Rio de Janeiro, pode-se observar na Tabela 1 os anúncios de projetos de investimento no Complexo Portuário de Itaguaí relacionados direta ou indiretamente. Todos esses investimentos somados representam 14,4% do total dos projetos de infraestrutura destinados à logística. Ainda, vale ressaltar que no grupo dos principais projetos para o ERJ durante o período analisado de 2010 a 2016, estes investimentos demonstrados na Tabela 1 que se relacionam com a logística do porto, compreendem 8,8% do total de projetos.

Contudo, tratando-se dos beneficiários dos incentivos fiscais na região do porto, não é possível mensurar em sua totalidade quem são e quais foram os montantes recebidos, visto que o Código Tributário Nacional (CTN) (Lei 5.172/1966) proíbe a divulgação de informações sobre a situação econômica ou financeira dos cidadãos e empresas. No entanto, conforme definido nas Instruções de Procedimentos Contábeis que versa sobre a matéria conforme a Constituição Federal de 1988 (CF/1988) e Lei

de Responsabilidade Fiscal (LRF, Lei Complementar n.º 101, de 04/05/2000), no Ministério da Economia (2020, p. 13) fica definido que:

Ressalte-se que as despesas pagas por meio do sistema tributário, no caso em que são concedidas sem implicar tratamento diferenciado aos beneficiários, não devem sequer ser consideradas espécies de benefícios, mas simplesmente despesas orçamentárias de caráter geral.

Tabela 1 – Estado do Rio de Janeiro: Principais Investimentos Regionais Projetados (2010 – 2019)

Investimento	Setor	Município	Objetivo	Valor corrente (R\$ bilhões)
CSN — Plataforma logística	Transporte / Logística	Itaguaí	Expansão / Modernização	3,7
MRS Logística	Transporte / Logística	Vários	Expansão / Modernização	0,4
Arco Metropolitano	Transporte / Logística	Vários	Implantação	1,3
Porto de Itaguaí — Dragagem	Transporte / Logística	Itaguaí	Expansão / Modernização	0,15
Porto de Itaguaí	Transporte / Logística	Itaguaí	Implantação e Expansão / Modernização	1,3
CSN TECAR	Transporte / Logística	Itaguaí	Expansão / Modernização	1,2
Sepetiba TECON	Transporte / Logística	Itaguaí	Expansão / Modernização	0,65
Polo Intermodal Rodoviário	Transporte / Logística	Queimados	Implantação	0,1

Fonte: Elaborado pelo Autor (2022) com base nos dados Estudo FIRJAN - Decisão Rio

Ambos os instrumentos legais aprovados pelo governo do ERJ, através das Leis n.º 4174, de 29 de setembro de 2003 e n.º 4185, de 29 setembro de 2003, preveem a concessão de incentivos fiscais e fomento à atividade econômica, respectivamente. O projeto de lei PLS 188/2014, que prevê a mudança no CTN visando a transparência dessas informações, ainda está em curso de aprovação.

Se por um lado, essa expressiva quantidade de investimentos realizados tem como um fator relevante para o estabelecimento da TKCSA no polo industrial de Santa Cruz, como apresentado no trabalho (ZBOROWSKI, 2008). Por outro lado, há também



a questão locacional determinada por outros fatores, como as externalidades positivas que geram as economias de aglomeração das indústrias, que visam aumentar eficiência dos investimentos realizados em infraestrutura, dentre os quais, ressalta-se a presença da ferrovia da MRS Logística e os investimentos na ampliação do porto, terminais e capacidades de carga. Também, visam adensar a cadeia produtiva local, através do encadeamento da indústria siderúrgica com a implantação de um terminal portuário localizado na Baía de Sepetiba. Sendo este terminal, através do Porto de Itaguaí, responsável pelo transporte da matéria-prima até à indústria de transformação e o posterior escoamento da produção.

Da mesma forma, há também o estabelecimento de outras empresas que consideraram o mesmo fator decisivo locacional. São esses os casos do Porto Sudeste e Prosub (Programa de Desenvolvimento de Submarinos), localizado na Baía de Sepetiba em região contígua aos terminais de minério da CPBS (Companhia Portuária da Baía de Sepetiba), TECAR (Terminal de Carvão), TECON (Terminal de Contêineres), Ternium BR (antiga CSA). Essas novas instalações se aproveitam dos investimentos realizados na Baía de Sepetiba e transformam o Porto de Itaguaí em um Complexo Portuário, um polo de atividades portuárias, com distintas atuações e atividades.

No caso do Porto do Sudeste, terminal de uso privativo<sup>4</sup> (TUP), com início das obras em 2010 e início das operações em agosto de 2015, sua implantação visa o aproveitamento da infraestrutura ferroviária para transporte dos minérios até a Baía de Sepetiba e visa o escoamento dos minérios, se apresentando como mais uma opção de terminal aos já ali estabelecidos da CPBS, empresa subsidiária da Vale S.A. responsável pelo arrendamento do Terminal. A iniciativa do Porto do Sudeste, antes pertencente ao empresário do Grupo MMX, agora proprietária de 35% do capital social após a venda do restante aos grupos estrangeiros de investimento: companhia Impala, subsidiária focada em logística da multinacional singapuriana Trafigura, e o fundo de investimento soberano Mubadala, originário dos Emirados Árabes Unidos. O montante pago foi de US\$ 400 milhões, transação anunciada em outubro de 2013.

Da mesma forma, o Prosub teve assinatura dos contratos e primeiros aportes financeiros da Marinha do Brasil em 2010. Este engloba um acordo entre o Brasil e a

---

<sup>4</sup> Instalação portuária explorada mediante autorização, localizado fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação e/ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, mediante autorização prévia da ANTAQ.

França para transferência de tecnologia na construção de submarinos, um deles, nuclear. Assim como a Unidade de Fabricação de Estruturas Metálicas (UFEM), inaugurada em 2013, com projeto executado pela Itaguaí Construções Navais (ICN), subsidiária da Odebrecht Engenharia & Construção (OEC), responsável pela construção do estaleiro escolhida pela Naval Group, antiga DCNS, francesa responsável pela parceria na construção do estaleiro. Quanto aos submarinos, ainda se encontram em fase de construção, com primeira etapa de lançamento ao mar do S40 (antes denominado SBR-1) realizada em Dezembro de 2018, sendo o único já concluído e que será entregue à Marinha em Setembro de 2022.

Pode-se perceber que o PROSUB que se localiza na Baía de Sepetiba possui atividade distinta: não é econômica como as demais, e representa uma questão estratégica e de defesa dos interesses e da soberania nacional. Além disso, se beneficia devido às economias de aglomeração geradas pela região de atividades portuárias e empresas previamente estabelecidas como a NUCLEP (Nuclebrás Equipamentos Pesados S.A. Ela é uma empresa estatal criada por meio do Decreto 76.805, de 16 de dezembro de 1975, que inaugurou sua fábrica em 1980 na Ilha da Madeira, no município Itaguaí. Dessa forma, o Prosub gera encadeamentos das atividades com a estatal que também possui atividades na Baía de Sepetiba.

Através desses investimentos realizados, coincide com Silva (2012, p. 120), afirmando que a trajetória de investimentos no interior do ERJ está descolada da relação industrial da cidade do RJ, e isso se deve aos reais fatores determinantes: as demandas nacionais. Com isso, esses setores, ainda conforme o autor, se assemelham a enclaves, característicos pela forte densidade econômica e tecnológica, mas com reduzidos alcances inter e intrassetoriais. Dessa forma, com esse baixo nível de encadeamentos verificado, eles se tornam setores com pouca capacidade na geração de empregos.

Quanto às demais infraestruturas localizadas no Porto de Itaguaí, há também, o TECAR para movimentação de carvão, minérios e granéis sólidos e o TECON para contêineres e carga geral, sendo esses os primeiros terminais ali localizados, ambos de uso público. Os arrendatários destes terminais foram a CSN e participação da CVRD (Companhia Vale do Rio Doce), atualmente Vale S.A.

Estes terminais foram arrendados em 1998 por ambas as empresas e hoje possui a CSN como 100% arrendatária, situação essa que se alterou em 2010. Da mesma forma que a CSN se apresenta como arrendatária do TECAR e TECON, possui também participação acionária no trecho entre Minas Gerais — Rio de Janeiro — São Paulo pertencente à companhia ferroviária MRS Logística. O TECAR teve seu contrato de arrendamento renovado por mais 25 anos pela CSN em 2015, com promessas de investimentos na casa de R\$ 2,6 bilhões na expansão e modernização do terminal.

Contudo, os recursos não tiveram suas fontes anunciadas. No passado, o BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social) foi responsável por 67% dos R\$ 493,9 milhões, o investimento total realizado. Assim como foi responsável por empréstimos meses antes à renovação de R\$ 1,2 bilhão oriundos do FI-FGTS, fundo de investimento administrado pela Caixa Econômica Federal, destinado a projetos de infraestrutura.

Além disso, há também, no Porto de Itaguaí, o TAL (Terminal de Alumina), da VALESUL Alumínio S/A, outro terminal de uso público. Já o CPBS é um terminal de uso público que teve início de suas operações em 1999 e teve a Vale como arrendatária em 2002. É um terminal de minério apenas sob gerenciamento da Vale S.A. Ao mesmo tempo que o Terminal Ilha da Guaíba que teve início das operações em 1973 é um terminal de uso privativo localizado na Baía de Sepetiba especializado na escoação de minérios de ferro pertencente à empresa Vale S.A.

A Ternium CSA está presente tanto no polo industrial de Santa Cruz com a planta industrial responsável pela fabricação de placas de aço semiacabadas, como também possui uma usina termoelétrica e um terminal de uso privativo na Baía de Sepetiba. O início das atividades se deu em 2010, um dos maiores investimentos da economia fluminense de R\$ 8,2 bilhões, com aporte de capital oriundo do BNDES da ordem de R\$ 1,48 bilhão, representando quase 18% do valor total, tendo como acionários a ThyssenKrupp com 73,13% das ações e Vale S.A. com 26,87%. Contudo, sua operação foi integralmente adquirida pela Ternium R\$ 4,9 bilhões no início de 2017, companhia siderúrgica sediada em Luxemburgo, com diversas operações nas Américas, que pertence ao conglomerado ítalo-argentino Techint.

Deve-se atentar ao fato que conforme Hasenclever et al. (2012, p. 64):

Se os primeiros investimentos em terminais geram poucos empregos diretos, praticamente nenhum imposto (isento de ICMS) e grandes impactos ambientais, os

segundos (operações de carga e centros de distribuição) são de grande interesse do ERJ pela capacidade de reverterem a perda observada nas atividades de comércio e serviços fluminenses e pelo potencial de geração de empregos diretos.

Nota-se que, a partir dos dados coletados sobretudo a partir da Tabela 1, a região no entorno e as áreas do Complexo Portuário de Itaguaí correspondem a uma considerável parcela dos investimentos realizados no período. Conseqüentemente, a região pode ser definida como um dos polos motrizes de desenvolvimento da economia fluminense.

#### 4 PARTICIPAÇÃO DO PORTO DE ITAGUAÍ NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

A análise de como o Porto de Itaguaí se integra na movimentação de cargas deve ocorrer levando-se em consideração os aspectos que definem a inserção econômica do Brasil na divisão internacional do trabalho nos anos 2000. Segundo Brandão (2017), esta foi fortemente ancorada no agronegócio, na extração mineral e nas infraestruturas de logísticas e energia necessárias para concretizar esse modelo de especialização nas exportações de bens primários.

Durante o período analisado, percebe-se, a partir da Tabela 2, que a quantidade de cargas movimentada pelo Porto de Itaguaí cresceu até 2014 e, apesar das quedas posteriores, obteve um crescimento acumulado de 9,38% até 2018, mas que foi revertido com a grande queda de 2019, resultando em uma queda acumulada no período total de 14,37%.

Tabela 2 – Movimentação de Cargas nos Portos Brasileiros x Itaguaí – 2010 a 2019 (continua)

Ano	Movimentação Portuária no Brasil (em t.)	Movimentação Portuária em Itaguaí (em t.)	Variação Anual %	Crescimento Acumulado	Participação Nacional
2010	840.153.773	52.765.501	-	-	6,3%
2011	887.052.716	58.131.046	10,17%	10,17%	6,6%
2012	904.395.565	57.081.606	-1,81%	8,36%	6,3%
2013	929.351.436	58.327.913	2,18%	10,55%	6,3%
2014	968.881.776	63.849.718	9,47%	20,01%	6,6%

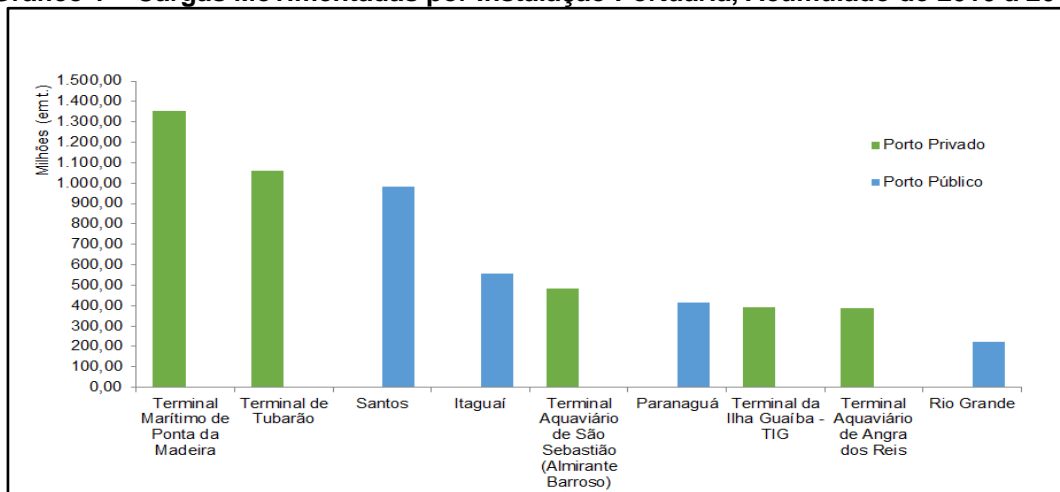
Tabela 2 – Movimentação de Cargas nos Portos Brasileiros x Itaguaí – 2010 a 2019 (continuação)

Ano	Movimentação Portuária no Brasil (em t.)	Movimentação Portuária em Itaguaí (em t.)	Variação Anual %	Crescimento Acumulado	Participação Nacional
2015	1.008.270.087	57.303.103	-10,25%	9,76%	5,7%
2016	1.002.832.153	58.763.202	2,55%	12,31%	5,9%
2017	1.087.806.895	52.938.067	-9,91%	2,40%	4,9%
2018	1.122.141.570	56.635.104	6,98%	9,38%	5,0%
2019	1.104.108.197	43.186.431	-23,75%	-14,37%	3,9%
Totais	9.854.994.168	558.981.691	Participação Média Nacional		5,74%

Fonte: Elaborado pelo Autor (2022) com base nos dados Anuário ANTAQ

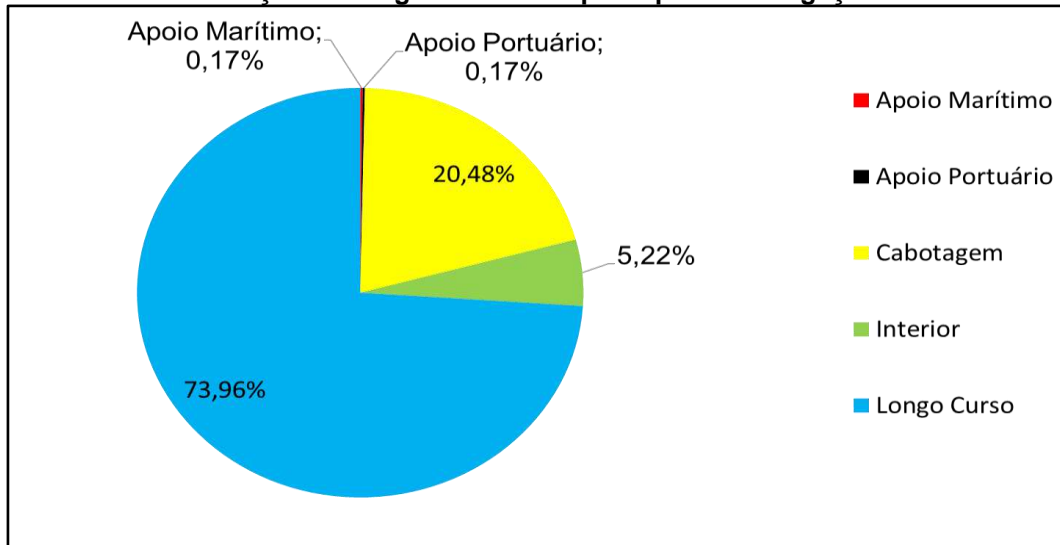
Através dos dados apresentados na Tabela 2, percebe-se que a quantidade de cargas movimentadas pelas instalações portuárias do Porto de Itaguaí representa, na média do período de 2010 a 2019, 5,74% de todos os tipos de cargas em toneladas movimentadas anualmente no país.

Gráfico 1 – Cargas Movimentadas por Instalação Portuária, Acumulado de 2010 a 2019



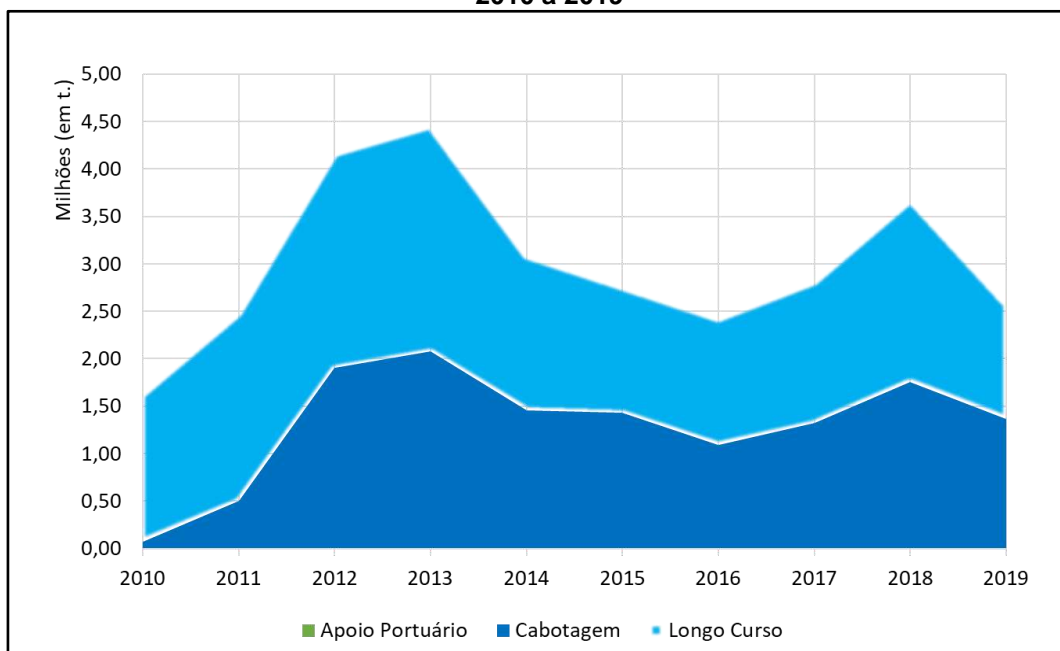
Fonte: Elaborado pelo Autor (2022) com base nos dados Anuário ANTAQ

Estes valores no acumulado, conforme representado no Gráfico 1, colocam o porto como o quarto maior porto brasileiro, atrás do Terminal Marítimo de Ponta da Madeira no Maranhão; Terminal de Tubarão no Espírito Santo; e de Santos em São Paulo, o terceiro colocado e único Porto Público com participação maior do que o Porto de Itaguaí.

**Gráfico 2 – Distribuição de Cargas Nacionais por Tipo De Navegação de 2010 a 2019**

Fonte: Elaborado pelo Autor (2022) com base nos dados Anuário ANTAQ

A partir do Gráfico 2, verifica-se que os portos brasileiros, em geral, têm uma distribuição por tipo de navegação em que 20,48% de todas as cargas têm sido movimentadas por cabotagem, enquanto 73,96% são de Longo Curso e 5,22%, navegação de Interior. Já o restante, divide-se entre as navegações Apoio Portuário e Apoio Marítimo, responsáveis pelo: suporte logístico a embarcações em portos e terminais portuários e; ‘*offshore*’, respectivamente.

**Gráfico 3 – Tipo de Navegação das Cargas Containerizadas Movimentadas no Porto de Itaguaí – 2010 a 2019**

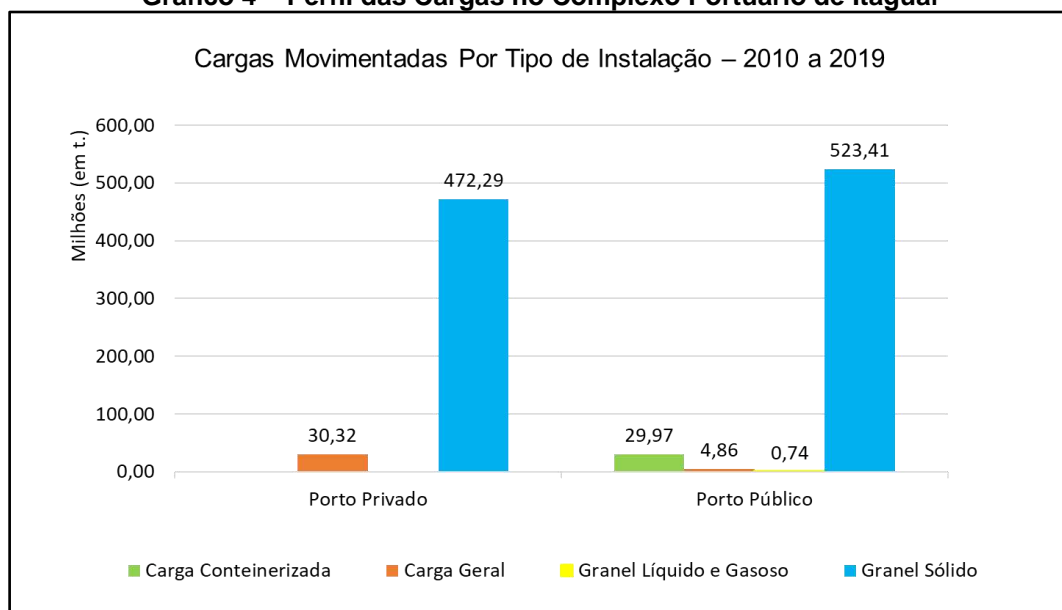
Fonte: Elaborado pelo Autor (2022) com base nos dados Anuário ANTAQ

Da mesma forma, o Gráfico 3 mostra os tipos de navegação no Porto de Itaguaí no período de 2010 a 2019. Ao longo dos anos analisados, a distribuição se altera,

pois, em 2010, apenas 4,51% das cargas foram movimentadas por Cabotagem. Com o tempo, houve um crescimento neste tipo de navegação, se manteve acima de 45% a partir de 2012, chegando a representar 52,20% e 53,30% nos anos de 2015 e 2019, respectivamente.

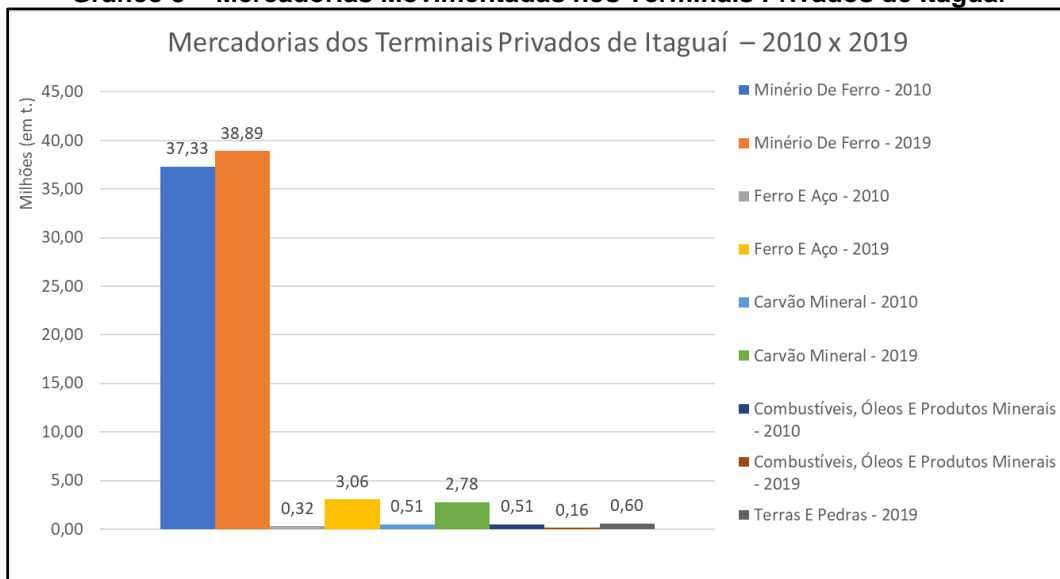
Com isso, o Gráfico 3 demonstra uma distribuição por tipos de navegação mais equilibrada do que se observa na média de todos os portos brasileiros, comportando-se como um porto concentrador de cargas containerizadas. Segundo a proposta do Porto durante sua implantação.

**Gráfico 4 – Perfil das Cargas no Complexo Portuário de Itaguaí**



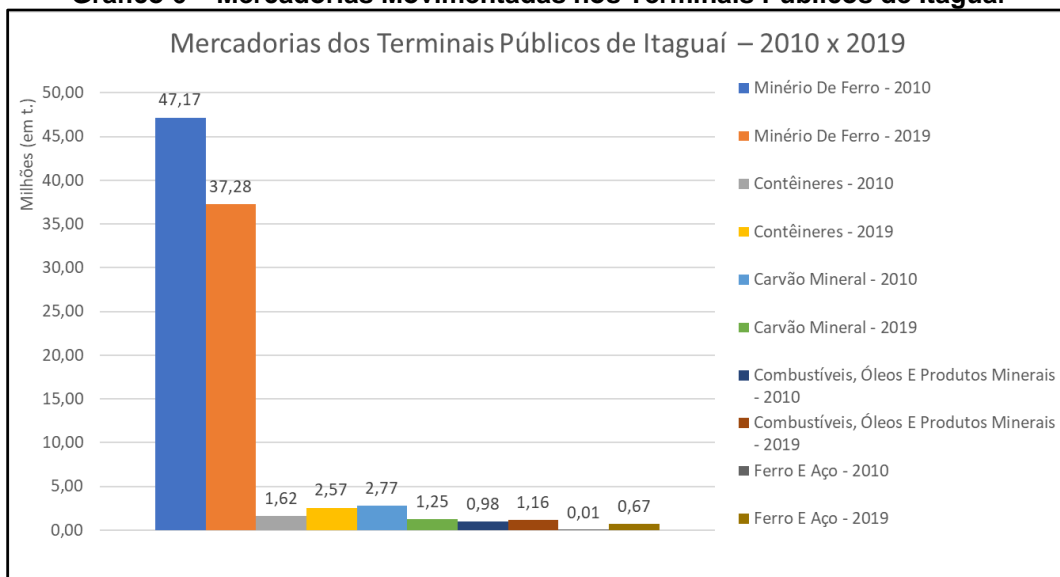
Fonte: Elaborado pelo Autor (2022) com base nos dados Anuário ANTAQ

Sobre o Perfil das Cargas movimentadas nas Instalações Portuárias Públicas e Privadas localizadas no Complexo de Itaguaí, percebe-se através do Gráfico 4 que em ambos os tipos de instalação existe um papel principal na movimentação de granéis sólidos, que representa 93,79% de todas as cargas. Além disso, apenas uma pequena participação das cargas gerais (3,31%) e containerizadas (2,82%), sendo os granéis líquidos e gasosos movimentados apenas nos portos públicos.

**Gráfico 5 – Mercadorias Movimentadas nos Terminais Privados de Itaguaí**

Fonte: Elaborado pelo Autor (2022) com base nos dados Anuário ANTAQ

Já nos Gráficos 5 e 6, ficam demonstrados os principais tipos de mercadorias movimentados nos anos de 2010 e 2019 nos terminais privados e públicos, respectivamente. Que se trata majoritariamente de minérios de ferro, representando um protagonismo absoluto, reforçando a (re)inserção econômica voltada à exportação de bens primários e commodities.

**Gráfico 6 – Mercadorias Movimentadas nos Terminais Públicos de Itaguaí**

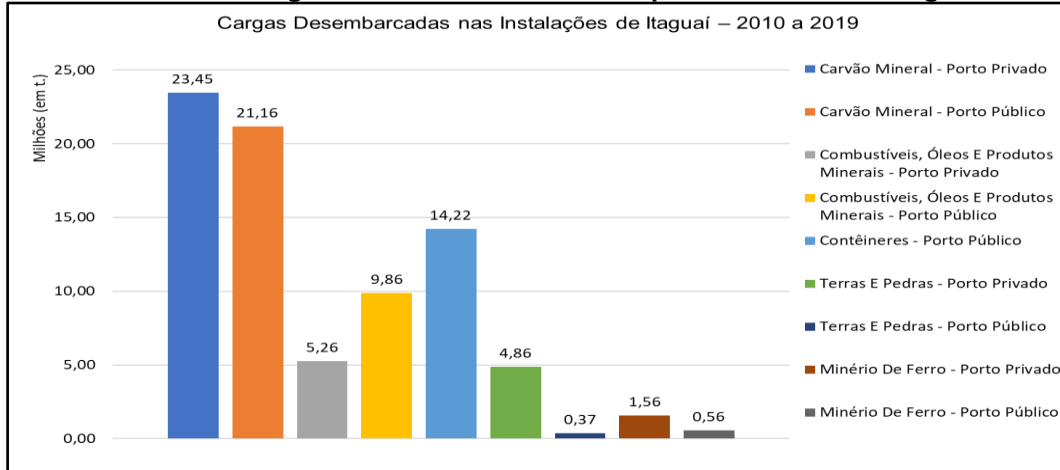
Fonte: Elaborado pelo Autor (2022) com base nos dados Anuário ANTAQ

Além do minério de ferro, mas proporcionalmente bem inferiores, estão entre os principais produtos: o ferro e aço; contêineres; carvão mineral; combustíveis, óleos e produtos minerais e; terras e pedras. Verifica-se, em ambos os tipos de terminais,



que as principais cargas permanecem as mesmas nos anos analisados, com exceção de terras e pedras, inexistente em 2010.

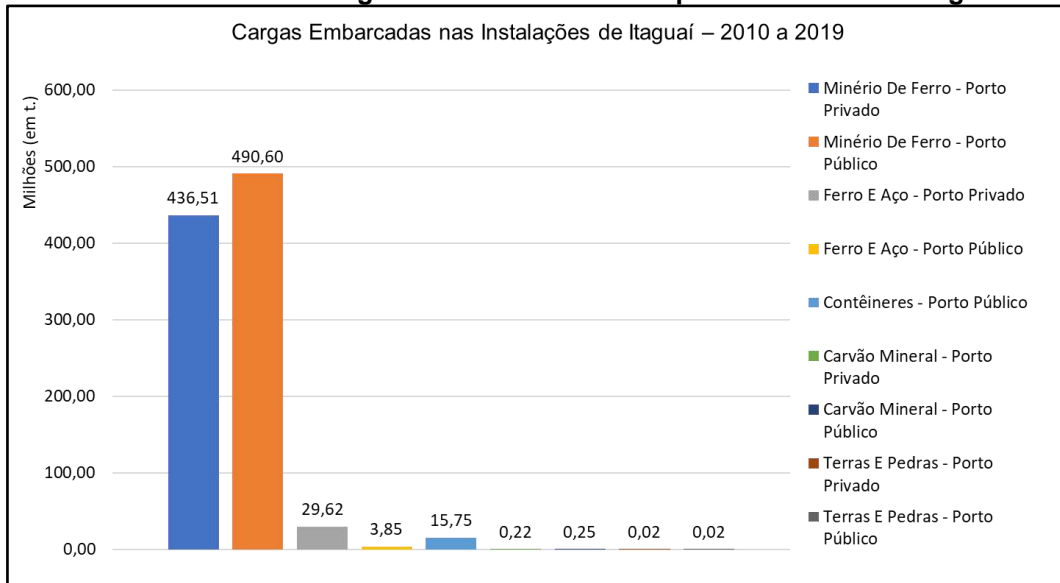
**Gráfico 7 – Cargas Desembarcadas no Complexo Portuário de Itaguaí**



Fonte: Elaborado pelo Autor (2022) com base nos dados Anuário ANTAQ

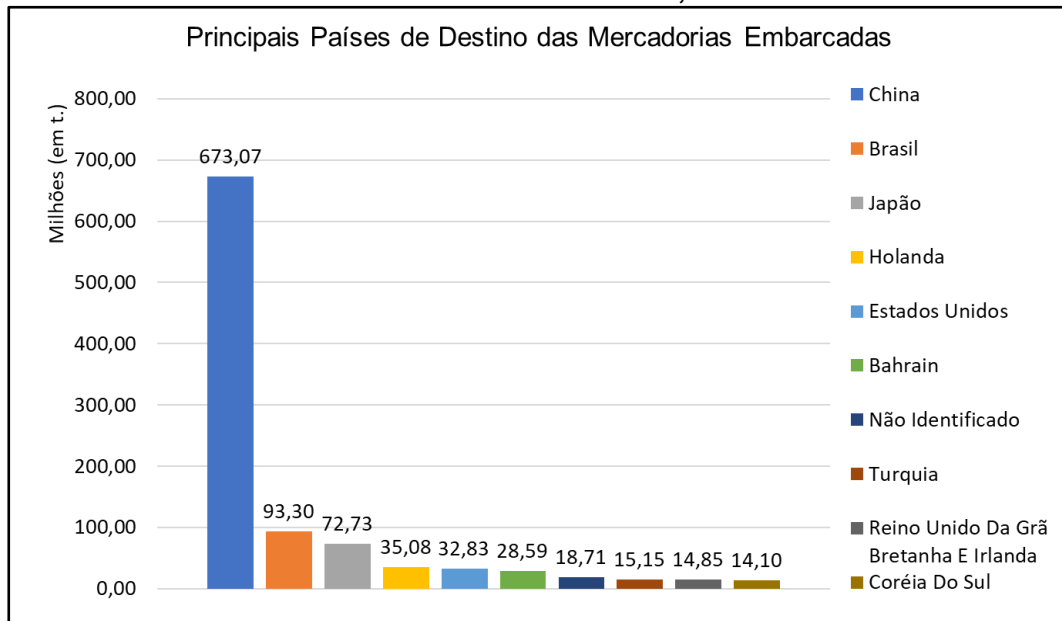
Tratando-se dos Gráficos 7 e 8, é notório que se trata de um Porto com operação majoritariamente de embarque de cargas. O desembarque da principal carga é da ordem de 20 milhões de toneladas, enquanto seus embarques ultrapassam 400 milhões de toneladas no mesmo período, tanto nos portos públicos como privados.

**Gráfico 8 – Cargas Embarcadas no Complexo Portuário de Itaguaí**



Fonte: Elaborado pelo Autor (2022) com base nos dados Anuário ANTAQ

Além disso, ocorre entre as cargas embarcadas um protagonismo absoluto de produtos primários, enquanto semimanufaturados (ferro e aço) representam uma pequena parcela, assim como os contêineres em terminais públicos.

**Gráfico 9 – Países de Destino das Mercadorias, Acumulado 2010 a 2019**

Fonte: Elaborado pelo Autor (2022) com base nos dados Anuário ANTAQ

Quanto ao destino das mercadorias, demonstra-se no Gráfico 9 que o principal destino das mercadorias é a China. Enquanto principal parceiro comercial do Brasil, as mercadorias embarcadas para este país asiático foram 63,40% do montante de 1,06 bilhões de toneladas movimentadas no porto durante o período de 2010 a 2019, seguido do Brasil<sup>5</sup> com 8,79% em segundo lugar, Japão em terceiro com 6,85%, Holanda com 3,30% e os Estados Unidos em quinto com 3,09%.

Além disso, o Brasil enquanto segundo maior destino, confirma a função de porto concentrador exercida por Itaguaí, dado que desses 1,06 bilhões de toneladas movimentadas, 8,79% das cargas movimentadas tem como origem outros complexos portuários brasileiros – cabotagem – ou estrangeiros. Ainda que, comparativamente, esse papel seja bem inferior ao escoamento de mercadorias destinadas à China.

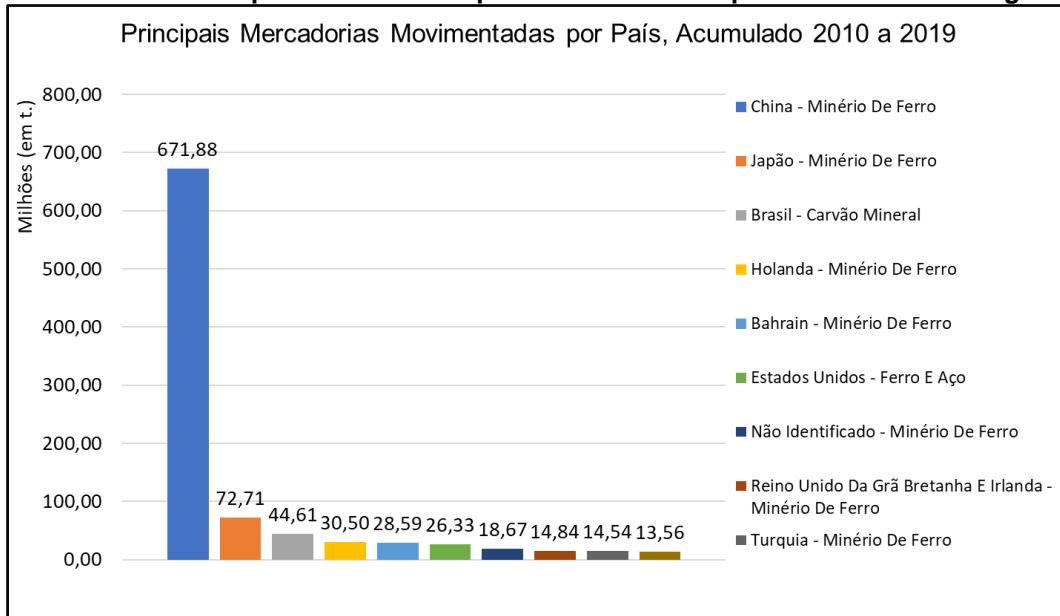
Quanto aos dez principais destinos por volume de carga em toneladas partindo do Porto de Itaguaí, verifica-se, no Gráfico 10, que as principais mercadorias são: Minério de Ferro; Carvão Mineral e; Ferro e Aço. O que coaduna com Ipea (2010, p. 191), onde a meta de crescimento de exportações fica equivocada devido ao crescimento nos setores nos quais o país já possui vantagens comparativas<sup>6</sup>, ou seja, cresceram os setores com capacidades naturais e condizentes com a pauta primário

<sup>5</sup> O Brasil se inclui como um dos principais destinos das mercadorias, seriam as cargas movimentadas com embarque em Itaguaí, mas com destino a outros portos brasileiros.

<sup>6</sup> O custo para realizar uma determinada atividade no país é favorável. Logo, a especialização nesta atividade torna o país mais competitivo se comparado a outras nações.

exportadora. Logo, não significa necessariamente dizer que o crescimento represente um sucesso dos investimentos no setor ou indique melhora nos índices de emprego ou arrecadações, vide a pouca mudança nas principais mercadorias movimentadas.

**Gráfico 10 – Principais Mercadorias por Destino do Complexo Portuário de Itaguaí**



Fonte: Elaborado pelo Autor (2022) com base nos dados Anuário ANTAQ

A partir dos gráficos anteriores, corroboram a inserção econômica do Porto de Itaguaí conforme autora afirma:

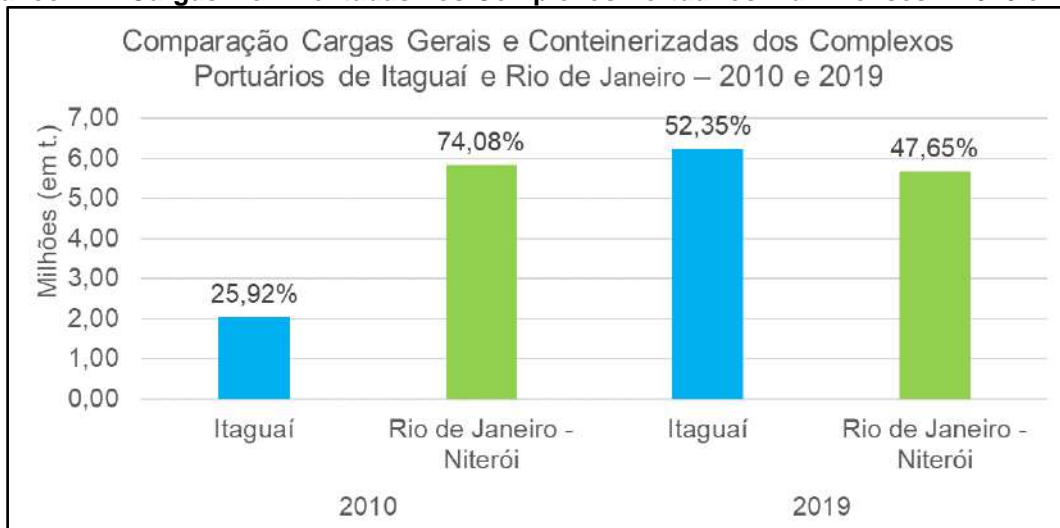
Consolida-se uma relação desigual na periferia, em que são recolocadas as condições que marcaram a relação centro-periferia, no âmbito das relações periféricas entre Brasil e China, a partir das transformações no capitalismo global. A inserção internacional brasileira revela, portanto, a manutenção do caráter passivo e dependente que caracteriza o desenvolvimento brasileiro, colocando em questionamento a capacidade de se romper com a subordinação que configura a integração do país aos mercados globais e, conseqüentemente, com os padrões marcadamente desiguais de desenvolvimento de suas estruturas socioeconômicas e espaciais. (WERNER, 2019, p. 159)

Com isso, verifica-se justamente essa relação de resposta à demanda externa, de forma que as movimentações de carga do porto estão inseridas nessa lógica de exportação de bens primários e os investimentos realizados não conseguem exceder essa dependência.

Por outro lado, com o passar dos anos, tal como demonstrado no Gráfico 11, a importância do Porto de Itaguaí na economia portuária fluminense se expande, quando considerado o volume de cargas containerizadas e cargas gerais movimentadas nos Portos inseridos nos Complexos do Rio de Janeiro e Itaguaí. Em 2019, o porto movimentou 11,9 milhões de toneladas, representando 52,35% das

cargas containerizadas e gerais neste ano. Com isso, sua participação aumentou em 26 pontos percentuais de 2010 para 2019.

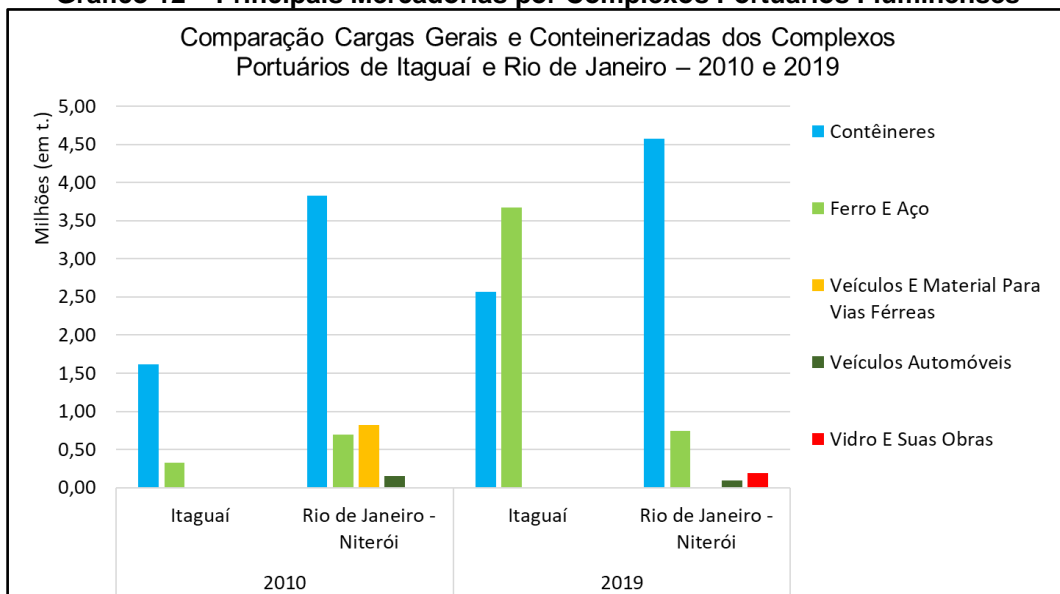
**Gráfico 11 – Cargas Movimentadas nos Complexos Portuários Fluminenses – 2010 e 2019**



Fonte: Elaborado pelo Autor (2022) com base nos dados Anuário ANTAQ

Este aumento verificado ocorre de forma expressiva e estabelece o Complexo Portuário de Itaguaí de forma relevante na economia portuária fluminense. Contudo, essa expressividade na movimentação de cargas se sustenta apenas com supressão das cargas de granéis sólidos, líquidos e gasosos. Conforme apresentado nos gráficos anteriores, o volume de granéis sólidos é bastante superior ao volume de cargas gerais e containerizadas. Isso se deve, conforme já mencionado, à inserção econômica brasileira recente ligada a reprimarização, tanto pela vocação do próprio porto como também pela (re)inserção econômica subordinada, sobretudo, à demanda da China.

**Gráfico 12 – Principais Mercadorias por Complexos Portuários Fluminenses**

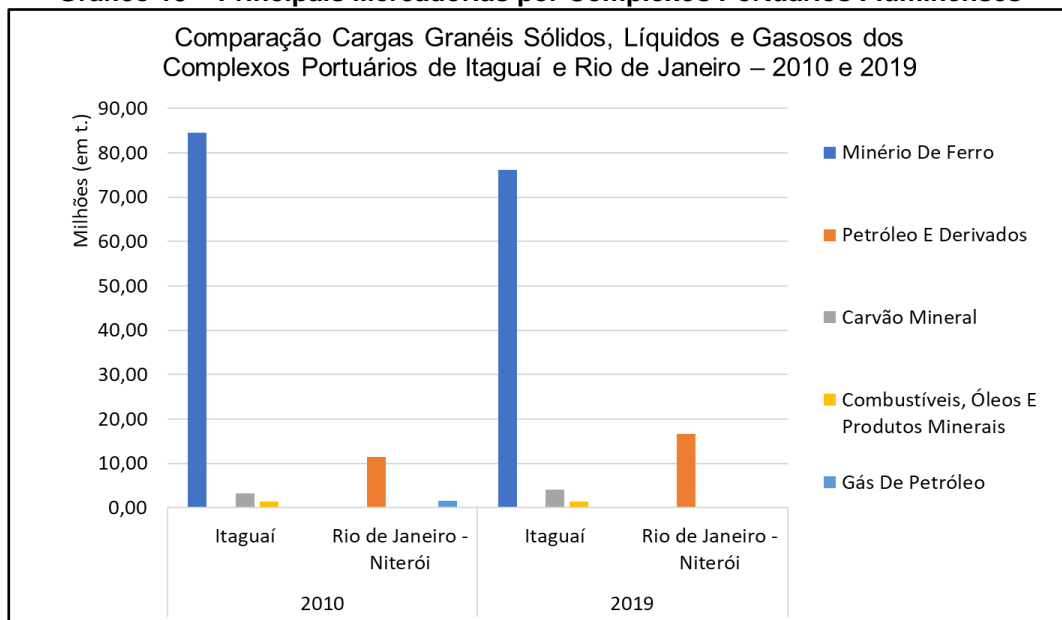


FORNTE: ELABORADO PELO AUTOR (2022) COM BASE NOS DADOS ANUÁRIO ANTAQ

Quando inseridos, recorte de perfis de cargas representados nos Gráficos 12 e 13, verifica-se neste último que os volumes de granéis sólidos são muito superiores às cargas gerais e containerizadas naquele. A atuação desses terminais portuários corrobora Brandão (2019, p.15):

São grandes projetos definidos ou apoiados normalmente por financiamentos e investimentos ajustados “de fora” e determinados explicita e externamente pela macropolítica. Esse é um dos fatores que reforça a tendência do projeto de desenvolver-se com pouca ou nenhuma interação com sua hinterlândia e pouca ou nenhuma indução virtuosa do entorno, consolidando-se, ao longo de seu tempo de maturação, com precárias relações de complementaridade e articulação com o tecido econômico regional.

**Gráfico 13 – Principais Mercadorias por Complexos Portuários Fluminenses**



Fonte: Elaborado pelo Autor (2022) com base nos dados Anuário ANTAQ

A partir dos dados de investimentos realizados e cargas movimentadas no Porto de Itaguaí no período analisado, verifica-se a logística como ponto central de grande parte dos investimentos realizados. No entanto, esta política desacompanhada de políticas industrial e macroeconômica, não se mostra capaz de modificar a dinâmica e inserção econômica do Porto. A contradição entre políticas industrial e macroeconômica refletem no resultado da inserção internacional, ausente de uma pauta de exportação qualificada (CANO; SILVA, 2010, p.21).

Com base nas informações ao longo dessa sessão, verifica-se que apesar da redução na participação média nacional do Complexo Portuário de Itaguaí ao longo da série histórica, trata-se de um dos principais em escala nacional e regional. Isso se

deve tanto a sua vocação às cargas diretamente ligadas a reinserção macroeconômica do Brasil, através da exportação de produtos primários destinados à China, mas também ao fato que se trata de um dos principais portos concentradores de carga do país.

Além disso, observa-se que a especialização em mercadorias primárias ocorre em ambos os tipos de terminais, ainda que seja um pouco menor nos terminais públicos. Algo que demonstrou não só a incapacidade de romper com o modelo econômico exportador de *commodities* adotado pelo Brasil, mas também a plena conservação e ampliação do mesmo.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A partir deste trabalho realizado, foi possível perceber que os principais atores fomentadores da economia fluminense são de natureza privada. Isso se aplica aos que executam investimentos, mas também aos que realizam os estudos que formulam as agendas econômicas no cenário regional, de forma que os investimentos e políticas da esfera pública são direcionados pelos interesses desses mesmos atores privados, devido ao embasamento nos estudos realizados por estes.

Por outro lado, é possível perceber que o BNDES e os fundos de investimento se apresentam como agentes relevantes na implantação dos grandes projetos de investimentos, com amplos aportes financeiros nas fases de implantação e expansão dos grandes projetos de investimento.

Ainda que não tenha sido tema do trabalho, ressalta-se que referente aos aportes financeiros oriundos do BNDES, vale um parêntese por se tratar de um banco que visa o desenvolvimento não só econômico, mas também social. Desse modo, a participação do banco chama atenção enquanto financiador de projetos que não possuem aprovação popular, dados os prejuízos socioeconômicos gerados às comunidades tradicionais da Baía de Sepetiba. O modelo adotado de desenvolvimento além de restritivo, não significa que o espaço enquanto zona de sacrifício seja permanente, pois, são condições ambientais reversíveis ou remediáveis.

Da mesma forma, a presença de diversas atividades portuárias na Baía de Sepetiba se beneficiam de externalidades positivas geradas pela infraestrutura

ferroviária e investimentos de dragagem que possibilitam beneficiar uma maior quantidade de atividades.

Já no que se refere à atuação do Porto de Itaguaí, sua importância é de nível nacional. Sua movimentação é responsável por grandes volumes de cargas em nível nacional, estabelecendo-se como um dos 4 maiores portos em volumes de cargas do país. Atrás apenas de dois portos na Região Sudeste (Terminal de Tubarão em Espírito Santo e Santos em São Paulo), valores que o colocam como o maior porto fluminense em toneladas de cargas movimentadas.

Entretanto, 93,79% dessas cargas movimentadas pelo Porto de Itaguaí são do tipo graneis sólidos, oriundos da indústria extrativa que tem como origem o Quadrilátero Ferrífero de Minas Gerais. Desse modo, coerentes com a pauta de reprimarização da economia brasileira, tal como destacadas no trabalho. Assim, existe a possibilidade que esse volume de cargas não represente grandes vantagens para economia fluminense de uma forma geral, dado que as exportações se favorecem da isenção de ICMS e a origem de grande parte está para além do ERJ. Contudo, tal hipótese não pôde ser comprovada devido ao sigilo dos beneficiários e respectivos valores de isenções concedidas.

À medida que se aprove o projeto de lei PLS 188/2014, referente a publicidade e transparência nas isenções concedidas, essa mudança na legislação possibilitará que novas pesquisas verifiquem a geração de empregos, renda e os impactos na arrecadação. Assim como, por estas atividades não gerarem grandes encadeamentos com diversos setores da cadeia produtiva, resultando em efeitos multiplicadores restritos a poucos setores.

Além disso, não há sinais de mudança no modelo de desenvolvimento adotado em relação ao Porto, pois, em novos editais, foram previstos novos leilões de terminais para movimentação de graneis sólidos. O que reafirma as políticas industrial e econômica desconexa do objetivo de desenvolvimento da economia portuária fluminense. Com isso, recoloca o país e a economia portuária fluminense interdependente da demanda por produtos primários e semimanufaturados em que já está inserido.

Por outro lado, a atuação do Porto de Itaguaí tem também a sua importância na economia portuária fluminense, pois, em 2019, representou 47,65% de todas as cargas gerais e containerizadas movimentadas no Estado do Rio de Janeiro, sendo

algo positivo devido ao maior valor agregado dessas cargas. Além disso, sua operação como porto concentrador de cargas se expandiu com o passar dos anos, durante o período analisado, o transporte marítimo através de cabotagem chegou a ultrapassar 50% de todas as cargas gerais e containerizadas movimentadas anualmente, bastante superior à média nacional. Estes números, do ponto de vista da eficiência econômica, representam um ponto positivo, pois a operação concentradora de cargas gera economias de escala na logística e os custos de ampliação de capacidade dos portos tendem a se reduzir. Isso ocorre já que outras instalações portuárias não demandam a mesma capacidade elevada de escoamento, operando com navios menores graças à rede operacional formada por um porto concentrador.

Além disso, será necessário que futuras pesquisas analisem se houve uma redução histórica de investimentos no ERJ ao longo das décadas precedentes ao recorte desta análise. Uma vez verificada tal hipótese, será possível definir discorrer sobre o efeito multiplicador da economia fluminense e os efeitos gerados por esses grandes projetos de investimentos. Dado que, os investimentos realizados têm pouco efeito.

Ainda que não tenha sido objeto desse trabalho, compreende-se que a ausência de grandes investimentos em infraestrutura pode implicar em decisões que desfavoreçam a região enquanto opção locacional viável para novos investimentos, ou seja, os agentes decisórios podem optar por retirar ou não realizar inversões na região (MYRDAL, 1972). Por outro lado, essa mudança recente de aumento nos investimentos tende, com o tempo, a trazer resultados crescentes devido ao mesmo efeito multiplicador trazido pelos investimentos (HIRSCHMAN, 1961).

No entanto, somado a isso, entra o descompasso da política industrial e macroeconômica, que deu preferência aos altos juros e desvalorizações da moeda, favorecendo os setores naturalmente em vantagem comparativa a atender as demandas internacionais por insumos básicos e produtos primários já defendida por outros trabalhos e aqui também verificada.



## REFERÊNCIAS

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários: **ANUÁRIO - ANTAQ**. Disponível em: <http://web.antaq.gov.br/anuario/>.

**BNDES. BNDES financia com R\$ 1,48 bilhão complexo siderúrgico da ThyssenKrupp em Santa Cruz (RJ)**. Disponível em: [https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20070620\\_not141\\_07](https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20070620_not141_07). Acesso em: 16 jun. 2018.

BRANDÃO, Carlos Antônio. Crise e rodadas de neoliberalização: impactos nos espaços metropolitanos e no mundo do trabalho no Brasil. **Cadernos Metr pole**, São Paulo, v. 19, n. 38, p. 45-69, abr./2017.

BRANDÃO, Carlos. Mudanças produtivas e econômicas e reconfigura o territorial no Brasil no início do século XXI. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 21, p. 258-279, 2019.

BRANDÃO, Carlos Ant nio; WERNER, Deborah. Infraestrutura e produ o social do espaço: anota es sobre suas principais media es teóricas. **Revista Brasileira de desenvolvimento Regional**, Taubaté, SP, v. 15, n. 5, p. 287-301, set./2019.

CANO, Wilson; SILVA, Ana Lucia Gonçalves da. Política industrial do governo Lula. In: MAGALHÃES, João Paulo de Almeida et al. (org.). **Os anos Lula: contribui es para um balanço crítico 2003-2010**. Rio de Janeiro: Garamond, 2010. p. 369-412.

DAMAS, Eduardo Tavares. **Distritos industriais da cidade do Rio de Janeiro: g nese e desenvolvimento no bojo do espaço industrial carioca**. Niterói: [s.n.], 2008, p. 66-105. Disserta o (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense.

DECISÃO RIO. **Mapa de investimentos no Estado do RJ**. Disponível em: <http://www.decisaorio.com.br/mapa-de-investimentos/mapa-de-investimentos-no-estado-rj-decisao-rio-economia-sistema-firjan.htm>.

ESTAD O. **FI-FGTS emprestar  R\$ 1,2 bilhão para a CSN**. Disponível em: <https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,fi-fgts-emprestara-r-1-2-bilhao-para-a-csn-imp-,1691389>. Acesso em: 16 jun. 2018.

FIRJAN – FEDERA O DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. **O mapa do desenvolvimento do Rio de Janeiro**. Disponível em: <http://www.firjan.com.br/o-sistema-firjan/mapa-do-desenvolvimento/>. Acesso em: 20 abr. 2017.

Hasenclever, Lia. et al. Desempenho econômico do Rio de Janeiro: trajetórias passadas e perspectivas futuras. DADOS – **Revista de Ciências Sociais**, Rio de Janeiro, vol. 55, n. 3, 2012, p. 681-711

HIRSCHMAN, Albert. **A estratégia de desenvolvimento econômico**. Rio de Janeiro: Editora Fundo de Cultura, 1961. p. 275-301.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Desafios da política industrial brasileira. In: **Estrutura Produtiva Avançada e Regionalmente**

**Integrada:** desafios do desenvolvimento produtivo brasileiro. v.1. 5. ed. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, 2010a

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Portos brasileiros: diagnóstico, políticas e perspectivas. In: **Infraestrutura Econômica no Brasil: diagnósticos e perspectivas para 2025**. v.1. 6. ed. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, 2010b.

JUSBRASIL. **BNDES financia com R\$ 332,8 milhões obras da CSN no Porto de Sepetiba**. Disponível em: <https://bndes.jusbrasil.com.br/noticias/206469105/bndes-financia-com-r-332-8-milhoes-obras-da-csn-no-porto-de-sepetiba?ref=serp>. Acesso em: 16 jun. 2018.

MINISTÉRIO DA DEFESA. **Programa de desenvolvimento de submarinos**. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/prosub/>. Acesso em: 16 jun. 2018.

Ministério da Economia, **Instruções de Procedimentos Contábeis: IPC16 - Benefícios Fiscais**. Brasília: Secretaria do Tesouro Nacional, 2020.

MYRDAL, Gunnar. **Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas**. Rio de Janeiro: Editora Saga, 1972. p. 31-68.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho de. **Reestruturação produtiva e regionalização da economia no território fluminense**. Tese de Doutorado apresentada ao Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, 2003.

SILVA, Robson Dias da. **Indústria e desenvolvimento regional no Rio de Janeiro (1980-2008)**. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 2012.

SIQUEIRA, Hipólita. Estrutura produtiva e divisão espacial do trabalho no Estado e na metrópole. In: RIBEIRO, L. C. Q. (Ed.). **Rio de Janeiro: Transformações na ordem urbana**. Rio de Janeiro, Letra Capital Editora. 2015. p. 79 - 116.

PERDIGÃO, Isis Alves do Sacramento. Os investimentos financeiros na região da Baía de Sepetiba e as articulações com o desenvolvimento territorial: uma breve nota. In: XVI ENANPUR, 2015, Belo Horizonte. **Anais [...]**. Belo Horizonte, 2015.

PERROUX, François. **A Economia do Século XX**. Lisboa: Editora Herder, 1967. p. 143-177.

RODRIGUES, Jondison Cardoso et al. Produção territorial portuária na Amazônia: Ajustes, ordenamentos e práticas espaciais face a produção do Complexo Portuário de Santana, Amapá, Brasil. **Revista Tamoios**, São Gonçalo, v. 16, n. 3, p. 83-113, jul./2020.

RODRIGUES, Cristina de Araujo Rodrigues. Modernização dos Portos - Análise das transformações na estrutura portuária do país e dos impactos na região de Sepetiba - RJ. In: XII Encuentro de Geógrafos de América Latina, 2009, Montevidéo. **Anais eletrônicos [...]**. Montevidéo: Universidad de la Republica, 2009. V. 1. pp. 33-47. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Geografiasocioeconomica/Geografiadeltransporte/14.pdf>. Acesso em: 12 Maio de 2017.

RODRIGUES, Silvio Cesar Alves; FREITAS, Marcelo Bessa de. Sepetiba: cercamentos e impacto ambiental em escala industrial. In: XVI ENANPUR, 2015, Belo Horizonte. **Anais** [...]. Belo Horizonte, 2015.

VALOR ECONÔMICO. **CSN renova por 25 anos concessão do terminal portuário em Itaguaí (RJ)**. Disponível em: <https://www.valor.com.br/empresas/4246220/csn-renova-por-25-anos-concessao-do-terminal-portuario-em-itaguai-rj>. Acesso em: 16 jun. 2018.

VALOR ECONÔMICO. **Ternium adquire a CSA, da Thyssen, por r\$ 4,9 bilhões**. Disponível em: <https://www.valor.com.br/empresas/4877334/ternium-adquire-csa-da-thyssen-por-r-49-bilhoes>. Acesso em: 16 jun. 2018.

VALOR ECONÔMICO. **VALE conclui venda de participação na CSA para ThyssenKrupp**. Disponível em: <https://www.valor.com.br/empresas/4583867/vale-conclui-venda-de-participacao-na-csa-para-thyssenkrupp>. Acesso em: 16 jun. 2018.

ZBOROWSKI, M. B. **Conflitos ambientais na baía de Sepetiba: o caso dos pescadores atingidos pelo processo de implantação do complexo industrial da Companhia Siderúrgica do Atlântico (ThyssenKrupp CSA):** Dissertação (Mestrado – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008. 254 p. Disponível em: [http://pos.eicos.psicologia.ufrj.br/wp-content/uploads/2008\\_MEST\\_Marina\\_Barbosa\\_Zborowski.pdf](http://pos.eicos.psicologia.ufrj.br/wp-content/uploads/2008_MEST_Marina_Barbosa_Zborowski.pdf). Acesso em: 1 mai. 2017.